

---

## CAPÍTULO X

---

### **Implicancias medioambientales de los acuerdos comerciales en el marco de la ALADI: el caso de los países del MERCOSUR**

Por: LAUTARO M. RAMÍREZ y JUAN I. MIRANDA

#### **Introducción**

Toda la actividad humana, y como tal la económica –en este caso, el comercio internacional– se desenvuelve en un contexto ambiental y en su desarrollo se encuentran incidencias recíprocas entre diversas variables. Las reglas que rigen el comercio internacional reconocen –y no desde hace poco tiempo– esta relación. Ya en 1947, el Acuerdo General sobre Aranceles y Tarifas (GATT en inglés) en su artículo XX establecía la posibilidad de exceptuar su aplicación cuando la medida adoptada por un país tuviera como objetivo “*proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales*”, o bien para la “*conservación de los recursos naturales agotables*”.

Por su parte, el *desarrollo* como concepto no se agota en el factor comercial, ya que al relacionarse directamente a la economía, además comprende a la cuestión de la infraestructura y trae concatenadas otras problemáticas como son el resguardo del ambiente y los efectos que la misma tiene en relación a los habitantes de los países que aprovechan las obras.

En 1992, el Informe Brundtland, determinó que la relación entre desarrollo y medio ambiente es inseparable, y para describir la relación que debería regir entre crecimiento y recursos naturales, creó el concepto de “*desarrollo sustentable*”, que fuera adoptado mundialmente.

La problemática ambiental al ser un fenómeno mundial, debe ser encarada tanto por los países como por los bloques regionales, de acuerdo a las diversas realidades que éstos deben afrontar.

Por lo expuesto, el presente tiene por objeto analizar las implicancias medioambientales que tienen los acuerdos comerciales celebrados en el seno de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en especial de aquellos de los que forman parte la Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay –englobados como bloque MERCOSUR–, a cuyos fines se pasará revista por las vinculaciones que existen entre el desarrollo sustentable y el comercio, los Acuerdos Comerciales de Integración, haciendo especial hincapié en el Proyecto de la Hidrovía Paraguay–Paraná (HPP) –regulado no sólo en el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 36 sino que además en el Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980 (AAP.A14TM80)–. Desde ésta perspectiva el análisis de la problemática ambiental vinculada al comercio y al desarrollo regional será analizada desde la teoría tridimensional del derecho que estudia los fenómenos jurídicos dentro del contexto en que tienen lugar y desde diversas aristas a efectos de arribar a una mejor y más completa comprensión de los sucesos.

### **1. Análisis del fenómeno desde la Teoría Tridimensional del derecho**

Diferentes métodos de abordar los fenómenos jurídicos se han esbozado a lo largo del tiempo, siendo útil cada uno de ellos a los efectos de conocerlos. Sin embargo, cuando la cuestión que se pretende analizar excede completamente las normas positivas, es menester incluirlas dentro del contexto como también tener en consideración la axiología que impregna a los textos jurídicos.

La metodología jurídica necesitará entonces, apoyarse en la doble sustentación que le brindan por un lado tres disciplinas jurídicas, y por el otro, las tres dimensiones del conocer jurídico. Estas tres dimensiones del derecho, corresponden a su vez a tres elementos del mundo jurídico, que son: la norma, el valor y la realidad. De tenerse en cuenta estos elementos, las dimensiones son por lo tanto: la analítica, la axiológica y la sociológica (Halajczuk–Moya Domínguez, 1972:26).

De esta manera, la relación existente entre los tres conceptos enunciados es la siguiente: como la norma jurídica protege ciertos valores en ciertas condiciones, es necesario ajustarla a esos valores y a esas condiciones, o sea a la realidad. Por lo tanto la ciencia jurídica no debe imitarse a la dimensión analítica: *la norma*, sino

que es preciso que se extienda también a la axiología: *los valores*, y a la sociología: *la realidad*. Este doble ajuste es necesario para estudiar el fenómeno que se pretende abarcar en el presente trabajo (Halajczuk-Moya Domínguez, 1972:27).

Entonces, puede afirmarse que en la ciencia del derecho positivo se logra un auténtico conocimiento jurídico solo a través de las tres dimensiones. También la crítica y la política del derecho deben, a nuestro modo de ver, ser enfocadas desde éstas dimensiones, cada una de las cuales plantea un criterio distinto: la analítica –de conformidad con las condiciones técnico-jurídicas de la creación de las normas–; la axiológica –de conformidad con el derecho–; y la sociológica, es decir la adecuación de aquellas a las realidades y posibilidades.

Desde ésta perspectiva será entonces analizada la problemática ambiental en los Acuerdos Comerciales de Integración en el seno de la ALADI, como sus consecuencias y efectos en el medio y los valores que le han impreso los decisores políticos al momento de elaborar planes para construir la HPP.

A esos fines puede verse la vinculación entre las diversas variables, en el Gráfico 1, que muestra en concreto la relación entre los Acuerdos Comerciales celebrados en el marco de la ALADI por los miembros del MERCOSUR con Bolivia, los valores que estos receptan y el marco en el cual se llevan adelante en la realidad.



**Fuente:** Elaboración propia.

Conociendo las diversas variables en que debe analizarse el fenómeno ambiente-comercio, es menester entonces establecer la relación que impera entre aquellos conceptos.

## **2. Dimensión Axiológica: Vinculaciones entre el desarrollo sustentable y el comercio**

El concepto de desarrollo sustentable fue introducido en la agenda internacional en 1987 en el marco de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo con el informe *Nuestro Futuro Común*, en el cual se conceptualiza al desarrollo sustentable como aquel que *satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades* (Informe Brundtland, 1987). Así pues, este tipo de desarrollo sustentable reconoce las interdependencias a corto, medio y largo plazo entre la sociedad y su entorno. Por ello, sólo a través de una planificación integral se puede llevar a cabo la necesaria armonización entre el medio ambiente, la sociedad y el comercio y la economía.

En esta definición se encuentra implícito el concepto de equidad en dos formas: inter e intrageneracional. El aspecto de equidad intergeneracional contenido en esta definición –en otras palabras, la necesidad de proteger los derechos de las generaciones futuras a su propio desarrollo–, exige que el desarrollo económico se asocie a la protección del medio ambiente y a formas de uso sustentables de los recursos naturales que aseguren el acceso a estos por las generaciones futuras. Desde el punto de vista intrageneracional, se destaca la importancia de la erradicación de la pobreza y la relación circular entre pobreza y degradación ambiental (CEPAL, 2010).

De esta manera, el concepto de desarrollo sustentable implica una triada que vincula al medio ambiente, la sociedad y la economía –comprendiendo dentro de este último al comercio y a la infraestructura en pos de facilitar los intercambios–. La relación viene dada con un solo dato: cualquier obra de infraestructura tiene de por sí un impacto no sólo ambiental sino también social, en atención a que las construcciones tienden a reducir la biodiversidad y a generar nuevos espacios contaminantes no existentes previo a su construcción; y social porque las obras tienden a impactar positiva/negativamente en los sitios donde éstas se llevan a cabo, a cambio de una mayor cantidad de productos que redundarán en beneficios para los consumidores, al obtenerse una mayor competencia y por ende una reducción de precios. La dificultad sin embargo se encuentra en lograr un equilibrio entre el desarrollo regional, la protección al ambiente y el incremento del volumen de comercio.

Se parte de la base que el comercio y el desarrollo deben respetar la integridad ambiental y contribuir a su mantenimiento. En ese sentido, es importante resaltar que un proceso de desarrollo sustentable consiste en que no disminuya el stock de capital a lo largo del

tiempo, capital que incluye tanto el artificial –producido– como el natural (Pezzey, 1992). Según la visión neoclásica no importa si el capital natural disminuye, siempre y cuando sea sustituido por el producido. Una aproximación distinta considera que la capacidad de sustitución es parcial y existen ciertos umbrales mínimos de capital natural que deberán respetarse.

Lo expuesto ha sido receptado no solo por la Organización Mundial de Comercio (OMC)<sup>1</sup> sino que además el desarrollo sustentable se ha previsto dentro de los acuerdos comerciales regionales como modo de llevar adelante los procesos de integración que proponen. Desde esta perspectiva debe recordarse que en la actualidad imperan mas 273 acuerdos de los que se ha notificado la OMC hasta diciembre de 2003, entrando en vigencia un total de 300 en diciembre de 2005 (PNUMA, 2005: 47). De esta manera la protección ambiental se ha inmiscuido horizontalmente en los Acuerdos, siendo receptada por la mayoría de ellos.

Este binomio ambiente-comercio, también ha sido considerado en diversas teorías que pretenden encontrar un equilibrio entre ambos. Así, Grossman y Kruegers (1991) estudiaron los efectos ambientales que podrían producirse tras la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA en inglés). A esos fines, los autores precitados descompusieron el impacto am-

<sup>1</sup> Sobre el particular puede verse el Preámbulo del *Acuerdo de Marrakech* (Considerando Primero); el *Acuerdo General sobre Aranceles y Tarifas* de 1947 –GATT– (Artículos I, III, XI y XX); El *Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio* que prevé la aplicación de medidas relacionadas con las normas que pueden ser obstáculos no arancelarios al comercio. Entre éstas se cuentan los estándares técnicos de desempeño que debe cumplir un producto para ser importado o exportado, como los estándares de eficiencia energética para las máquinas lavadoras, por ejemplo. También se observan los estándares ambientales, sanitarios, laborales y demás con los que debe cumplir un producto en su ciclo de vida, como por ejemplo que los productos madereros deben venir de bosques manejados de manera sostenible. El *Acuerdo sobre Medidas Sanitarias y Fitosanitarias* cubre todos los estándares “necesarios” para proteger a los seres humanos, los animales y las plantas de ciertos peligros asociados con el movimiento de plantas, animales y alimentos en el comercio internacional. Entre estos se cuentan, verbigracia, las medidas en estas áreas para proteger el medio ambiente o la salud de los seres humanos, los animales y las plantas contra: i) Los riesgos de plagas, enfermedades y organismos patógenos resultantes que ingresan al país con los bienes comerciados; y ii) Los riesgos resultantes de la presencia de aditivos, contaminantes, toxinas u organismos patógenos en los productos alimenticios o las bebidas.

biental que podría tener el incremento del comercio en tres elementos interactivos:

1) Efectos en el modo de producción: surge de la especialización inducida por los países desarrollados hacia aquellos que no lo son: Esto es que los países que solían producir bienes para el mercado local, dejen de especializarse en atención a que podrán adquirir aquellos de sus socios comerciales. El efecto en el ambiente local será positivo si se expanden las exportaciones de mercancías producidas por los sectores menos contaminantes, pero será negativo si se da la situación contraria.

2) Efectos a Escala: la utilización de coeficientes de contaminación –previamente fijados en el Acuerdo comercial– propondrá una composición determinada de los productos a comercializarse. De esta manera el aumento de la actividad económica incrementará la contaminación. El crecimiento económico, teniendo en cuenta que las mercancías –para su elaboración– tienen coeficientes de contaminación, serán siempre perjudiciales para el ambiente.

3) Efectos técnicos: El anterior se asocia con un tercer efecto vinculado al desarrollo sustentable. La producción de mercancías resguardando estrictamente los estándares ambientales incrementa sus costos. Asimismo los impuestos ambientales también lo hacen, pese a reducir la contaminación. La observancia o no de los estándares ambientales como el pago de impuestos por ello, es conocido cómo efectos técnicos.

Sin embargo, la teoría anterior no considera los costos del transporte ni la infraestructura necesaria a fines de incrementar los volúmenes comercializables entre los Países asociados tras constituir la zona de libre comercio. Ello se debe a que la cuestión ambiental y su relación con el comercio pueden ser analizadas desde diversos enfoques, así el modo de producción amigable con el ambiente, el problema de los residuos, el transporte, el uso sustentable de la energía, entre otros.

Conforme a lo anterior, el valor “*ambiente*”, que no solo se encuentra incorporado en los Acuerdos Comerciales sino que también es estudiado desde diversas perspectivas, comienza a tener una preponderancia superior por sobre otros principios que rigen las relaciones comerciales.

### **3. Efectos de la liberación comercial sobre el medio ambiente**

Actualmente, la noción neoliberal que establece al comercio como condición necesaria y suficiente para lograr el desarrollo, está sometida

da a múltiples críticas, en el entendimiento que la liberalización económica por sí sola no es suficiente para provocar un desarrollo económico, por lo que es imprescindible el acompañamiento de las medidas aperturistas con el planteamiento de otras instituciones jurídicas, políticas, y sociales necesarias para la corrección del funcionamiento de una economía de mercado abierta a la competencia global.

Conforme a lo anterior, y dentro del cúmulo de nuevas nociones teóricas que tratan de explicar las vinculaciones que imperan entre el comercio y el ambiente y como incide el primero sobre el segundo, Walsh, Ortiz y Galperin entienden por *"impacto ambiental"* a aquellos cambios netos –ya sean positivos o negativos– que se produzcan en la salud de las personas o en su *"bienestar –incluyendo el cabal funcionamiento de los ecosistemas– como resultado de las acciones del hombre"*. (2003: 26) Según estos mismos autores, la evaluación de impacto ambiental *"es la actividad destinada a identificar y predecir el impacto de acciones sobre la salud y el bienestar del hombre, así como interpretar y comunicar la información sobre esos impactos."* (Jun, 1979 citado por Walsh *et al*, 2003: 26).

Los procesos de la evaluación del impacto ambiental (EIA) –que se reflejan en políticas gubernamentales de protección ambiental y en respuesta producidas por los agentes económicos–, llevaron al desarrollo de una serie de herramientas, aplicadas a los mas variados tipos de iniciativas. Estas pueden ser preventivas, correctivas, de remediación y/o proactivas, dependiendo de la fase del proceso de la producción en que son implementadas (Colby, 1990:56). Los principales instrumentos utilizados a esos fines son la EIA, siendo uno de los más importantes y antiguos, de uso más común y aceptado. Pero ello no significa que sea el único, sino que por el contrario existen otros instrumentos que buscan la preservación y/o recomposición ambiental (Ramírez, 2009:3). Sin embargo la EIA es el instrumento de gestión ambiental de uso mas difundido al incorporar el análisis de impactos físicos, biológicos y sociales, y también por identificar explícitamente los daños y costos causados al medio ambiente y a la sociedad, por agentes o procesos productivos (Ramírez, 2009:4).

Con respecto a los sectores económicos de los países participantes de acuerdos de apertura comercial y su relación a los efectos en materia ambiental, y retomando a los autores Walsh, Ortiz y Galerín, pueden distinguirse sendas categorías de impactos ambientales. La primera es la generada por el eventual aumento en los niveles de producción, con los consiguientes incrementos en la demanda de recursos naturales, consumo energético, niveles de emisión y requerimientos de infraestructura. Una segunda categoría se da a causa



de la reducción de las actividades económicas desplazadas por competidores regionales más eficientes en el esquema de apertura comercial, lo que a su vez, podría significar una reducción de las inversiones en tecnologías para el control ambiental, así como la desaparición de ciertas actividades económicas podría provocar un incremento de *“pasivos ambientales”*, tales como los predios industriales contaminados. Asimismo, estos impactos ambientales negativos de los sectores perjudicados por la apertura comercial, *“también son acompañados por importantes consecuencias sociales, tales como el incremento del desempleo, pobreza, y marginalidad, y un descenso en los índices de escolaridad y salubridad.”* (2003, 2).

A su vez, aquellos efectos surgidos de la liberación comercial, pueden ser clasificados en seis categorías: de escala, estructurales, de producto, tecnológicos, legales y de ingreso.

Así, el efecto escala está relacionado con los cambios a nivel de la actividad económica global, generada por el mayor comercio resultante.

Por efecto estructural se hace alusión a las *“modificaciones en la composición del comercio que puede inducir cambios en la estructura productiva, con los correspondientes impactos ambientales positivos o negativos, según las características de los sectores involucrados”* (Walsh *et al*, 2003:14).

El efecto producto da cuenta de las implicancias que un mayor intercambio de bienes pudiera significar para el ambiente –por ejemplo, residuos peligrosos, bienes para tratamiento de efluentes, entre otros–.

Por otra parte, el efecto tecnológico refiere a los cambios en la forma de producir, *verbigracia*, intensidad de contaminación por unidad de producto.

El efecto legal supone que el crecimiento del comercio puede aparejar o facilitar cambios en la normativa sobre política ambiental, o nuevas leyes que refuercen la protección del entorno. Asimismo, los acuerdos o las presiones comerciales pueden implicar un *relajamiento* en la aplicación de controles ambientales, o el temor a la pérdida de competitividad puede provocar un emparejamiento *hacia abajo* de los estándares legales medioambientales<sup>2</sup>.

Desde otra perspectiva, el efecto ingreso alude al crecimiento de éste provocado por el aumento del comercio, lo que implica mayores niveles de consumo –y consecuentemente de externalidades asocia-

<sup>2</sup> En este sentido actualmente la OMC se encuentra trabajando en la reglamentación de las normas privadas, en atención a que estas muchas veces, imponen mayores exigencias para comercializar en el plano internacional, que aquellas previstas por las normas de derecho público estatal.



das al mismo-, pero a su vez supone mayor cantidad de recursos disponibles para pagar por mejoras de la calidad ambiental –tanto públicos como privados-. Si este crecimiento está bien distribuido la presión producida por los sectores de menores ingresos sobre el medio ambiente y los recursos naturales se reducirá –y viceversa-.

De lo anteriormente expuesto se desprende que las EIA, son necesarias no sólo porque así lo indica el principio precautorio<sup>3</sup> –ya que los efectos<sup>4</sup> sobre el ambiente podrían ser irreversibles-, sino que además, la liberación comercial, tiene efectos en la capacidad de gestión ambiental<sup>5</sup> de cada uno de los países miembros del Acuerdo del que se trate. Los objetivos de las EIA, de acuerdo a Walsh, Ortiz y Galperin (2003), son:

- Identificar y calificar el contexto técnico, socioeconómico, y biofísico de las áreas donde desarrollarán las actividades seleccionadas.
- Identificar, relacionar, y ponderar las acciones físicas, procesos, operaciones y servicios, con los efectos que puedan producir sobre los componentes del medio ambiente.
- Optimizar el programa de gestión ambiental (PGA) de manera de ordenar y sistematizar las acciones preventivas, predictivas y correctivas, sobre acciones que pudieran afectar al medio ambiente.
- Rediseñar un programa de monitoreo de parámetros ambientales a los fines de conocer la evolución de los efectos fisicoquímicos que inciden sobre los recursos naturales a proteger.

<sup>3</sup> Es un principio de política ambiental incorporado a como Principio 15 de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo –principio que además se encuentra enunciado en el inciso 3 del artículo 3 del Convenio Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, en el artículo 130 R-2 en el Tratado de Maastricht de la Unión Europea, y en la Ley General del Ambiente N° 25.675-, que establece la obligación de suspender o cancelar actividades que amenacen el medio ambiente, pese a que no existan pruebas científicas suficientes que vinculen tales actividades con el deterioro de aquél.

<sup>4</sup> Efectos son las variaciones positivas o negativas de variables ambientales –ya sea en la calidad del aire, el agua, la biodiversidad, entre otros- o recursos naturales, expresadas a través de indicadores preestablecidos (De Miguel-Núñez, 2001: 11)

<sup>5</sup> Se define a la gestión ambiental al conjunto de actividades que tienen por objeto el ordenamiento racional del ambiente, incluyendo a la estructura normativa, regulatoria e institucional que da fundamento a la política pública ambiental y a la gestión privada. (Brañes 1987, citado por De Miguel-Núñez, 2001: 11)

Existen diversas metodologías para llevar adelante una EIA, aunque en general suelen partir de un análisis macroeconómico para luego pasar al análisis microeconómico (De Miguel-Núñez, 2001: 6). Entre las metodologías más conocidas los autores mencionan al Manual de Referencia del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)<sup>6</sup>; las directrices de la OCDE para revisiones ambientales y comerciales; las directrices desarrolladas por Kirkpatrick y Lee para la UE, entre otras.

De acuerdo con De Miguel (CEPAL, 2010) las evaluaciones no son comúnmente incluidas de manera explícita en los acuerdos comerciales –entre los cuales se encuentran los ACE– por las siguientes razones:

- En primer lugar, las mismas no son obligatorias.
- En segundo lugar existe mucha resistencia a incluir la materia medioambiental en el marco de negociaciones comerciales, ya que significa restringir en algún sentido el marco de la negociación.
- En tercer lugar, no se cuenta con los recursos suficientes para realizar los trabajos empíricos necesarios.
- En cuarto lugar, este tipo de estudios tiende a ser muy complejo, en atención a la metodología que se emplea y a las normas técnicas que deben observarse y por último, se carece de información necesaria, como estadísticas e indicadores.

Por otro lado, está la postura de evitar la incorporación en un mismo nivel de los aspectos ambientales a la agenda de negociaciones comerciales, con el fin de evitar que estos den sustento teórico para adopción de medidas que constituyan barreras no arancelarias en aras de la defensa del medio ambiente –temor fundado en la realidad del comercio internacional en el cual abundan las barreras para-arancelarias–. Esta ha sido la tesitura adoptada por la mayoría de los países de la región.

Pese a que en la práctica, se hayan incrementado las evaluaciones de impacto, pero son económicas (mayormente macro y sectoriales), parciales, *ex-post*, y sin evaluaciones ambientales. En general, la norma para los acuerdos regionales y bilaterales es la de no realizar ningún tipo de evaluación formal de los impactos ambientales de los Tratados<sup>7</sup>. (PNUMA, 2005:116).

Por otra parte, tampoco se encuentra prevista la contratación de

<sup>6</sup> El PNUMA, tiene por misión dirigir y alentar la participación en el cuidado del medio ambiente inspirando, informando y dando a las naciones y a los pueblos los medios para mejorar la calidad de vida sin poner en riesgo las de las futuras generaciones.

<sup>7</sup> Los EE.UU., los países de la UE como grupo y Canadá, evalúan sus

seguros que protejan al ambiente ante eventuales daños al mismo a raíz de los procesos de producción. A esos fines ya se ha observado que las dificultades que presenta la implementación de garantías financieras medioambientales no solo se suscitan en cada uno de los países, sino que también las dificultades se presentan dentro de los bloques integrados tanto en el MERCOSUR como en la Unión Europea. Sin embargo, éste último cuenta con perspectivas mas avanzadas que su par latinoamericano, ya que ha aprobado legislación comunitaria bastante novedosa en la materia. (Ramírez, 2008:120).

Conforme a lo anterior, corresponde entonces adentrarnos en el análisis de los Acuerdos Comerciales Regionales, en aras de observar la dimensión normativa de la metodología propuesta.

#### **4. Dimensión Normativa: Los Acuerdos Comerciales Regionales y el desarrollo sustentable**

Desde el punto de vista teórico, el sustrato de los ACE se relacionan con el Regionalismo Abierto de la CEPAL de los años noventa<sup>8</sup> que, entre otras cosas, supone que la apertura de mercados y la liberalización del comercio son condiciones necesarias para el éxito económico de los países en vías de desarrollo, conforme al paradigma económico ortodoxo predominante en el mundo desde mediados de los ochenta.

Los Acuerdos celebrados en el marco de la ALADI disponen, solo en algunos casos, previsiones respecto al desarrollo sustentable, –tanto en sus preámbulos como en sus cláusulas operativas–. En ese sentido, varios de ellos hacen mención explícita del medio ambiente o

---

negociaciones de inversión. En algunos casos, estos países y el bloque, todavía no han visto la necesidad de repetir el ejercicio en negociaciones posteriores con otros socios. Las evoluciones de la UE van mucho mas lejos que las realizadas por Canadá y los EE.UU., porque tienen en cuenta los impactos sociales, además de los ambientales y consideran en profundidad cualquier impacto que pueda ocurrir en los países socios. Esto es importante, dado que muchos de los posibles problemas ambientales derivados de los cambios en los flujos comerciales se manifestarán en los países pequeños que firmen el Acuerdo, en atención a que los cambios en los flujos comerciales son proporcionalmente más significativos para ellos.

<sup>8</sup> Aunque esta teoría fuera concebida años después de la firma del Tratado de Montevideo de 1980.

<sup>9</sup> La protección al ambiente se le presenta a la ALADI como un desafío para el futuro próximo. A esos fines véase Ramírez, Lautaro (2010) “*La Integración latinoamericana*”, En Diario Diagonales del 14 de octubre de 2010. Año III, Número 944. La Plata, Buenos Aires. Pág. 40.

del desarrollo sustentable como temas dignos de atención en sus preámbulos, que aunque no tengan la misma fuerza que las disposiciones operativas dentro de los tratados, el lenguaje empleado en aquellos funciona como guía para que los órganos de solución de diferencias interpreten las previsiones normativas (PNUMA, 2005:115).

De esta manera –difusa, incompleta, y carente de obligatoriedad– las proposiciones positivas contenidas en los Acuerdos vienen a dar cuerpo al resguardo del ambiente en pos del desarrollo regional<sup>9</sup>, instrumentado a través de procesos de integración comercial. A esos fines corresponde observar en primer lugar la naturaleza jurídica de los Acuerdos celebrados en el ámbito de la ALADI.

Los diversos tipos de Acuerdos que pueden celebrar los Estados a fin de integrar sus economías y mercados se encuentran previstos en el Tratado de Montevideo de 1980 que autoriza la celebración de Acuerdos de Alcance Parcial, de Complementación Económica, de Promoción de Exportaciones entre otros, siendo todos ellos Acuerdos Típicos al estar establecidas las características que éstos deben tener a fin de surtir efectos en el seno de la Asociación. Dentro de ésta categoría, y en relación a los celebrados por los Estados miembros del MERCOSUR pueden mencionarse los siguientes: el ACE N° 35 con Chile<sup>10</sup>; el ACE N° 58 con Perú<sup>11</sup>; el ACE N° 59 con Colombia, Ecuador y Venezuela<sup>12</sup>; entre otros.

<sup>10</sup> En esta materia expresamente establece en su Considerando tercero: *“Que la integración económica regional constituye uno de los instrumentos esenciales para que los países de América Latina avancen en su desarrollo económico y social, asegurando una mejor calidad de vida para sus pueblos”*. Considerando quinto: *“Que el proceso de integración entre MERCOSUR y Chile tiene como objetivo la libre circulación de bienes y servicios, facilitar la plena utilización de los factores productivos en el espacio económico ampliado, impulsar las inversiones recíprocas y promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física”*. Art. 1. *“El presente Acuerdo tiene por objetivos: [...] Promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de interconexiones bioceánica”*.

<sup>11</sup> Considerando segundo/quinto: *“Que la integración económica regional es uno de los instrumentos esenciales para que los países de América Latina avancen en su desarrollo económico y social, asegurando una mejor calidad de vida para sus pueblos. Considerando último. Que el proceso de integración debe abarcar aspectos relativos al desarrollo y a la plena utilización de la infraestructura física. Art. 1. El presente Acuerdo tiene los siguientes objetivos: [...] Alcanzar el desarrollo armónico en la región, tomando en consideración las asimetrías derivadas de los diferentes ni-*

Sin embargo, otro Acuerdo que encuadra dentro de los típicos, y que es relevante a los fines del presente, es el celebrado por todos los socios del MERCOSUR con Bolivia, que ha sido registrado bajo la denominación ACE N° 36 que tiene por objeto, conforme a su artículo primero el:

*“[...] - Formar un área de libre comercio entre las Partes Contratantes en un plazo máximo de 10 años, mediante la expansión y diversificación del intercambio comercial y la eliminación de las restricciones arancelarias y de las no arancelarias que afectan el comercio recíproco; - Promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física con especial énfasis en la progresiva liberación de las comunicaciones y del transporte fluvial y terrestre y en la facilitación de la navegación por la Hidrovía Paraná-Paraguay, Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira. [...]”*

De esta manera del ACE celebrado en el año 1996 y que entrará en vigencia en el año 1997<sup>13</sup>, pretende constituir una zona de libre comercio entre los socios. Empero, es destacable el segundo objetivo que sostiene el interés conjunto de utilizar la infraestructura física con especial énfasis en la liberalización del transporte fluvial y terrestre y en la facilitación de la navegación por la HPP, Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira, el cual tiene consecuencias sobre el territorio de los Estados miembros del Acuerdo.

A esos fines fue necesario celebrar un nuevo Acuerdo a efectos de aprovechar obras de infraestructura, acuerdo que también fue registrado en la Secretaría de la ALADI, bajo la denominación de AAP. A14TM80 N°5. Esta denominación se debe a la naturaleza del acuerdo, en atención a que sus contenidos no se ajustan a ninguno de los Acuerdos típicos establecidos en el Tratado de Montevideo de 1980.

---

*veles de desarrollo económico de las Partes Signatarias; Promover el desarrollo y la utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de corredores de integración, que permita la disminución de costos y la generación de ventajas competitivas en el comercio regional recíproco y con terceros países fuera de la región”.*

<sup>12</sup> Prevé contenidos idénticos a los citados en la nota al pie anterior. La República Bolivariana de Venezuela ha denunciado el Acuerdo en el año 2005.

<sup>13</sup> El Artículo 47 del ACE 36 dispone que: “El presente Acuerdo entrará en vigor a partir del 28 de febrero de 1997 y tendrá duración indefinida”.

Así, el artículo 14 del TM textualmente establece que:

*“Los países miembros podrán establecer, mediante las reglamentaciones correspondientes, normas específicas para la concertación de otras modalidades de acuerdos de alcance parcial. A ese efecto, tomarán en consideración, entre otras materias, la cooperación científica y tecnológica, la promoción del turismo y la preservación del medio ambiente”.*

Conforme a lo anterior, el AAP.A14TM80 N° 5 celebrado entre la Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia tendrá que respetar o prever la cooperación y la preservación del medio ambiente. A esos fines este último acuerdo establece un marco normativo común para favorecer el desarrollo, modernización y eficiencia de las operaciones de navegación y transporte comercial de la Hidrovía Paraguay-Paraná y se ha denominado *“Acuerdo de Transporte Fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)”*.

Conforme a lo anterior puede sostenerse un Acuerdo netamente comercial como es el ACE N° 36 dio lugar a un nuevo Acuerdo en los términos del Art. 14 del TM que prevé el régimen de navegación y cooperación dentro de la zona de la Hidrovía Paraguay-Paraná entre los Estados Partes, como también la creación nuevas instituciones para llevar adelante los objetivos de este ultimo acuerdo.

Como corolario de lo anteriormente expuesto, puede afirmarse que de la celebración de aquellos Acuerdos se desprenden varias consecuencias: en primer lugar los procesos de integración tienen efectos sobre el medio ambiente, en especial las obras de infraestructura necesarias para favorecer los intercambios entre los socios. Asimismo, la liberalización comercial, a fin dar contenido a la zona de libre comercio entre ellos, impacta sobre el medio y generan tanto efectos positivos como no deseados. Estos efectos negativos, sin embargo pueden ser disminuidos, reducidos o eliminados si se toman ciertas acciones o políticas comunes que analizamos a continuación.

## **5. Dimensión Sociológica: La Hidrovía Paraguay-Paraná**

En el presente apartado se analizan la dimensión sociológica del fenómeno que trae apareja la construcción de la HPP en el Cono Sur. A esos fines, puede decirse que el proyecto cuenta con larga data y que se ha materializado en los últimos años.

### 5.1. Antecedentes

El Programa denominado la HPP, apunta a la elaboración de una estrategia de transporte fluvial sobre el curso hídrico del mismo nombre, que abarca el tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur. En este sistema fluvial se encuentran involucrados Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, los cuales, de acuerdo a la información oficial (Secretaría de Transporte de la Nación Argentina, 2010), se proponen lograr la plena navegabilidad la cuenca con fines comerciales.



**Fuente:** Elaboración propia.

El proyecto de la HPP nace en 1969<sup>14</sup>, cuando los cinco países involucrados, firman el Tratado de la Cuenca del Plata en Brasilia,

<sup>14</sup> Este acto fue precedido por la Conferencia de Cancilleres de Buenos Aires de 1967, en que se dio el primer paso institucional creando el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC), con sede en Buenos Aires. (OEA,2006)



con el que se plantean la facilitación y asistencia en materia de navegación, la utilización racional del agua, especialmente a través de la regulación de los cursos y su aprovechamiento múltiple y equitativo, el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones, así como la preservación y el fomento de la vida animal y vegetal<sup>15</sup>. El Tratado fue precedido por la Conferencia de Cancilleres de Buenos Aires de 1967, en la cual se creó el Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) que es el órgano de carácter político. En el año 1968, en la reunión de Cancilleres de Santa Cruz de la Sierra se aprobaron los Estatutos del CIC, en la cual quedó establecida que la Reunión de Cancilleres es el Órgano Supremo del Tratado de la Cuenca del Plata. (OEA, 2006).

En el marco del Tratado se han celebrado acuerdos que dieron lugar a la conformación de una serie de instituciones y órganos operativos encargados de distintos temas y áreas referentes a la Cuenca del Plata y que tienen una relación directa con el uso y manejo de los recursos hídricos. Estos suman actualmente más de 20 (OEA, 2006) lo que muestra claramente la atomización y segmentación que se presenta en la actuación concreta y la desaparición de la visión de unidad de la Cuenca que originalmente dio origen al Tratado.

En 1987, se declara de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná, a través de la Resolución N° 210 de los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, firmada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. En 1989, se celebró la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, en donde por Resolución N° 238, el Programa HPP es incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Asimismo se crea el Comité Intergubernamental de la HPP (CIH), por Resolución N° 239. Más adelante, en 1992 a través del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra se establecerá la Comisión del Acuerdo como el órgano técnico.

Al conformarse el MERCOSUR –con el consiguiente aumento del comercio intra-regional– la HPP volvió a ganar interés –público y privado– ya que pondría a disposición una vía de transporte más eficiente y de más bajo costo en términos relativos.

Posteriormente, la hidrovía pasará a formar parte del conjunto de proyectos que lleva adelante la Iniciativa para Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Éste proceso de cooperación, surgió del mandato emanado de los Presidentes de América del Sur en agosto de 2000, a raíz del cual se

<sup>15</sup> Sobre el particular véase el Artículo I, inc. a, b, d, y c.

confeccionó un Plan de Acción presentado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FON-PLATA).

La IIRSA nació “con el objetivo central de avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico y social” (IIRSA, 2009), a través de la ejecución de proyectos físicos y de la convergencia de las legislaciones, normas y reglamentos nacionales para propiciar el comercio regional y global. Se encuentra en sintonía con la tesis del Regionalismo Abierto, que propicia la integración económica y el crecimiento de los países de la región por medio de la inserción comercial en la economía globalizada<sup>16</sup>.

A esos fines, se establecieron doce Ejes de Integración y Desarrollo (EID), a través de los cuales “el espacio suramericano es organizado en torno a franjas multinacionales que concentran flujos de comercio actuales y potenciales, en las cuales se busca establecer un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones a fin de apoyar las actividades productivas específicas de cada franja o Eje de Integración y Desarrollo”, los cuales incluyen un total de 510 proyectos. Uno de esos EID lo conforma la HPP, dividido en 5 grupos y 88 proyectos<sup>17</sup>.

## 5.2 Finalidad y objeto de la Hidrovía Paraguay-Paraná

La HPP plantea superar el déficit de infraestructura del sistema de transporte regional, especialmente del transporte de productos de los países implicados, e incremento del comercio en la misma. Oficialmente los objetivos de la HPP son: “mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay-Paraná hasta alcanzar un óptimo de utilización durante las 24 horas, los 365 días del año, adaptar y redimensionar la flota y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia”<sup>18</sup>. De esta manera, se posibilitaría el transporte de productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible durante todo el año.

<sup>16</sup> Para mayores referencias acerca de la creación de la IIRSA, ver capítulo Ali-Mellado.

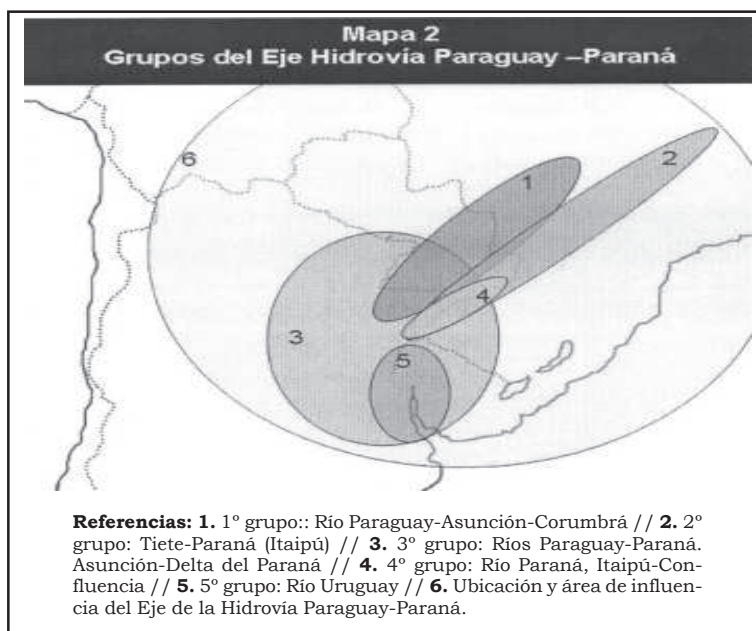
<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> En [http://www.sspvvn.gov.ar/hvia\\_intro.html](http://www.sspvvn.gov.ar/hvia_intro.html) Fecha de consulta 24/10/10.

Para llevarlo adelante, el Programa establece dos ámbitos de actuación vinculados al transporte hidroviario: los operacionales (transporte) y los que se relacionan con el mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales), a lo largo de 3.442 Km. entre Puerto Cáceres en Brasil y Puerto Nueva Palmira en Uruguay. En cuanto a lo institucional, como anticipamos, los países crearon el CIH, a través del cual celebraron diversos convenios con organismos internacionales (BID, FONPLATA, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios sobre la vía navegable.

La HPP en el marco de la IIRSA está conformada por cinco grupos<sup>19</sup>:

- Grupo 1, Río Paraguay Asunción–Corumbá (Bolivia, Brasil y Paraguay).
- Grupo 2, Tieté–Paraná (Itaipú) (Brasil y Paraguay).
- Grupo 3, Ríos Paraguay–Paraná, Asunción–Delta del Paraná (Argentina y Paraguay).
- Grupo 4, Ríos Paraná, Itaipú–Confluencia (Argentina y Paraguay).
- Grupo 5, Río Uruguay (Argentina, Brasil y Uruguay).



**Fuente:** Elaboración propia.

<sup>19</sup> Carteras de Proyectos de la IIRSA 2009, Sección IV.

Estos cinco grupos incluyen un total de 88 proyectos<sup>20</sup> –el 17,2% del total de la IIRSA– con una inversión estimada de 3.973,8 millones de dólares –el 5,3% de la inversión total de la IIRSA–. La composición sectorial de los 88 proyectos es la siguiente: 80 proyectos son de transporte; 5 proyectos son de energía; y 3 proyectos son de comunicaciones (IIRSA, 2009).

El Área de Influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná –AIHPP– supera los 2.100.000 km<sup>2</sup>, y se estima que alcanza a más de 38.700.000 habitantes (IIRSA, 2009), con un PBI de 450.000 millones de dólares –la mitad del PBI de Brasil, y casi el doble que el de Argentina– (Koutoudjian, 2007: 220).

Según el informe Visión de Negocios del Eje Hidrovía Paraguay-Paraná 2007<sup>21</sup> a corto y mediano plazo, la carga fluvial total para el AIHPP estará compuesta en un 45% de soja y sus derivados, 20% de petróleo y sus derivados, y 18% de hierro y manganeso (Koutoudjian, 2007).

Con respecto a la actividad industrial de la AIHPP, se prevé que la actividad se centrará en dos complejos: el del azúcar-alcohol, y el de celulosa-papel –en menor medida en la industria textil de Santa Catarina y Paraná, y en la industria citrícola paulista–. (Koutoudjian, 2007: 221).

En cuanto a las proyecciones, se estima que para el año 2025, las cargas potenciales para la HPP –en millones de toneladas– rondarán los 103 para la soja, 21 para el maíz, 10 para el trigo, y 5 para el mineral de hierro y el petróleo y sus derivados respectivamente (Koutoudjian, 2007).

El destino de las exportaciones del AIHPP es en un 20,56% hacia la Unión Europea, le siguen los Estados Unidos con un 16,69%, siendo el estado de San Pablo –Brasil– el que más peso tiene en estas exportaciones, con un 32% y un 56% respectivamente. A su vez, desde el AIHPP brasileña se dirigen a la Argentina casi el 10% de las exportaciones de ese país –7,71% del total de las exportaciones del AIHPP –, las cuales representan casi el 95% de las exportaciones que recibe Argentina del AIHPP. (Koutoudjian, 2007:).

Desde el punto de vista económico-comercial, el Programa de la HPP prevé que una vez finalizado, supondrá el abaratamiento de los costos de transporte y la modernización portuaria, así como tam-

<sup>20</sup> En la Visión de Negocios Eje Hidrovía Paraguay-Paraná (Koutoudjian, 2007) el consultor incluye a 131 proyectos dentro y relacionados con la HPP, los cuales se extienden a 285 cuando considera la AIHPP.

<sup>21</sup> Informe realizado para FONPLATA e INTAL, incluido en la página web de la IIRSA, por lo tanto lo consideramos información oficial.

bién significará una oportunidad de crecimiento económico y un factor decisivo en el desarrollo integral de la región.

Asimismo se plantea la interrelación de la HPP con los corredores biocéánicos existentes y con los proyectos para futuros emprendimientos en el Alto Paraná –que permitirían conectar con la Hidrovía Tieté-Paraná-. Así, con este proyecto, la HPP podría consolidarse como el primer corredor Norte-Sur de la región que, *“tomando como elemento esencial el transporte, permita llevar a la realidad la integración de los países de la Cuenca del Plata”* (Koutoudjian, 2007).

Conforme a lo anterior, la importancia estratégica de la HPP, según Levy (2001) estriba en que ésta:

- constituye la principal alternativa de conexión oceánica para Bolivia y Paraguay, con todo lo que ello significa para el desarrollo del comercio exterior de estos países;
- produce fuertes reducciones de costos de transporte para bienes que se generan en regiones con desventajas relativas debidas a su ubicación geográfica, permitiendo neutralizar los efectos negativos de su localización mediterránea;
- otorga mayor competitividad a los productos regionales en los mercados internacionales;
- permite aumentar la participación del modo de transporte de menor costo de operación, de menores emisiones contaminantes y de mayor eficiencia energética y constituye un fuerte dinamizador de la demanda de los puertos y de la marina mercante de los países de la región, actividades con elevado impacto en la generación de empleo.

Empero, para la consecución de aquellos objetivos se celebró el Acuerdo del Transporte Fluvial de la HPP, al cual dedicamos los siguientes parágrafos.

### **5.3. Aspecto Normativo de la Hidrovía Paraguay-Paraná: El AAP. A14TM80 N° 5 (Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra)**

El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra celebrado en 1992 entre los países miembros del MERCOSUR con Bolivia –que entró en vigencia en el año 1995<sup>22</sup>– tuvo por objeto principal el facilitar la navega-

<sup>22</sup> Argentina: Ley N° 24.385 de 11/11/1994; Bolivia: Decreto Supremo N° 23.484 de 29/04/1993; Brasil: Decreto Legislativo N° 32 de 16/12/1994 y Decreto N° 2.716 de 10/08/1998; Paraguay: Ley N° 269 de 13/12/1993; y Uruguay: Decreto N° 238 de 26/05/1993. Este Acuerdo entró en vigor el 13/2/1995.

ción y el transporte comercial en la HPP, a cuyos fines se estableció un marco normativo que regirá aquellas actividades. A ese efecto el Artículo 1° del Acuerdo establece que:

*“El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en adelante «la Hidrovía» en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar”.*

Conforme al Artículo transcrito, el Acuerdo regirá las actividades que se lleven adelante en la Hidrovía por los Estados Partes del Acuerdo. Sobre el particular corresponde afirmar que el mismo presenta las características propias de los Acuerdos de cooperación, en atención a que las relaciones comerciales propias de los procesos de integración –tradicionales como se conocen– se encuentran reguladas por el ACE N° 36 al cual ya nos hemos referido, razón por la cual es un Convenio de facilitación del comercio, pero atípico en atención a que queda comprendido dentro del Artículo 14 del TM de 1980, salvo algunas exigencias mínimas como el fomento del turismo y el resguardo al ambiente.

Por otra parte, el Acuerdo delimita el ámbito geográfico de su aplicación, estableciendo concretamente la zona fluvial en la que podrán tener lugar las actividades enunciadas en la primera cláusula. A esos fines el artículo 2° textualmente sostiene que:

*“La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil”.*

La transcripción describe qué área geográfica queda comprendida dentro de la Hidrovía, su extensión y los recursos hídricos involucrados de los Estados Parte del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra. De esta manera y a efectos de imprimir una mayor claridad

al artículo bajo análisis véase el Mapa 1 *supra* que enseña la Hidrovía en toda su extensión y las principales obras sobre la misma.

A mayor abundamiento y precisando al ámbito sobre el que recaen las previsiones del Acuerdo, se establece que sus disposiciones son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía (Art. 3).

Asimismo, el Acuerdo prevé una serie de principios aplicables a los buques de bandera de los Estados Partes del mismo, reconociendo la libertad de navegación<sup>23</sup>, el de igualdad de tratamiento en materia fiscal<sup>24</sup> y libertad de tránsito<sup>25</sup>.

Por su parte el artículo decimosexto al referirse a la facilitación del transporte y el comercio, es importante en atención a que dispone que, a fin de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones, en pos del desarrollo del proceso de integración que busca constituir una zona de libre comercio entre el MERCOSUR y Bolivia<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> El Artículo 4 del AAP.A14TM expresamente sostiene: *“Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas”*.

<sup>24</sup> El Artículo 6 del AAP.A14TM expresamente manifiesta: *“En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicafe, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera”*.

<sup>25</sup> El Artículo 9 del AAP.A14TM establece que: *“Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos”*.

<sup>26</sup> A esos efectos los Estados Parte del Acuerdo, conforme el Artículo 17 del mismo, se comprometieron a celebrar ciertos protocolos tales como: i) Protocolo Adicional Sobre Asuntos Aduaneros; ii) Protocolo Adicional Sobre Navegación y Seguridad; iii) Protocolo Adicional Sobre Seguros; iv) Protocolo Adicional Sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad; v) Protocolo Adicional Sobre Solución de Controversias; vi) Protocolo Adicional Sobre Cese Provisorio de Bandera. Posteriormente se aprobaron 11 Reglamentos derivados del Acuerdo y sus Protocolos: i) Reglamento Único para el Transporte de



Por su parte, el Acuerdo también establece cuáles serán las instituciones a fin de llevar adelante el objetivo del mismo. A esos fines prevé que será la CIH el órgano político (Art. 22 inc. a); y que la Comisión del Acuerdo, será el órgano técnico (Art. 22 inc. b). A efectos de llevar adelante las tareas encomendadas, la Comisión tiene las atribuciones de velar por el cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación; estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo; aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento; recomendar al CIH modificaciones o adiciones al Acuerdo; informar al CIH al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del Acuerdo; y cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el CIH (Art. 23). Asimismo se establece que cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad con la presencia de todos los países signatarios (Art. 25).

Por último interesa resaltar que este Acuerdo se encuentra subordinado a los ordenes jurídicos de los Estados asociados, al preverse que ninguna de las disposiciones que se tomen en este ámbito intergubernamental podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna. (Art. 35).

De lo anteriormente expuesto se extrae que el Acuerdo prevé un marco adecuado para desarrollar el transporte de mercancías y personas a ultramar desde Bolivia, atravesando los territorios de Paraguay y Brasil. Sin embargo, resta analizar las implicancias que en

---

Mercaderías Sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía; ii) Reglamento Único de Balizamiento; iii) Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná; iv) Reglamento para Prevenir los Abordajes; iv) Reglamento para la Determinación del Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná; v) Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná; vi) Régimen Único de Dimensiones máximas de los Convoyes de la Hidrovía; vii) Régimen Único para la Asignación de Francobordo y Estabilidad; viii) Reglamento sobre la Adopción de Requisitos Comunes para la Matriculación e Inscripción de Contratos de Embarcaciones; ix) Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovía; x) Régimen Único de Infracciones y Sanciones.

materia ambiental tiene la utilización y la construcción de mejoras en la misma en pos del comercio y del desarrollo físico y comercial de la región.

#### **5.4. El impacto Ambiental de las obras en la Hidrovía**

Para poder lograr los objetivos planteados respecto a la navegabilidad de los ríos propuestos en el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, la HPP supone realizar obras de ingeniería que afectarían los ecosistemas fluviales. Estas obras consisten en el enderezamiento y ensanchamiento de los cauces, cortes y dragado permanente de los meandros, dinamitar afloramientos rocosos que impiden el pasaje durante la estación seca y construcción de puertos y obras de infraestructura en las riveras.

La CIH encargó consultorías técnicas, las cuales dictaminaron que a pesar de la realización de estas obras de grandes dimensiones, el proyecto es viable económicamente, con un impacto ambiental mínimo, razón por la cual la ecuación es aceptable. Sin embargo, algunos expertos –Chalar Marquisá, Stancich– han advertido que la HPP no sólo es costosa desde el punto de vista económico, sino que además plantea potenciales peligros ambientales de alta significación e irreversibles. Así, estudios hidrológicos *ad-hoc* sostienen que las obras previstas de dragado y enderezamiento de algunos tramos del canal de los ríos Paraguay y Paraná, implicarán un aumento de la velocidad de escurrimiento del agua, lo que significará vaciar en un tercio de agua el Pantanal<sup>27</sup> (15 billones de metros cúbicos).

Las formaciones hídricas, los bañados, y aun más el Pantanal por su dimensión, se comportan como una esponja, absorbiendo agua en la estación de lluvias y liberándola lentamente el resto del año. Para lograr este funcionamiento, es necesario conservar la contención rocosa que se ubica en la base del Pantanal, ya que esta actúa como válvula reguladora del flujo de agua. El proyecto de la HPP prevé dinamitar esta formación rocosa, que secaría grandes extensiones aún en épocas de lluvia. Los cálculos señalan que si el Río Paraguay bajara 25 cm. su nivel, el área inundable del Pantanal se reduciría en un 22% durante la estación seca. Los efectos en el

<sup>27</sup> El Pantanal está ubicado en el centro de América del Sur, es el bañado continuo más grande del mundo. Geomorfológicamente puede definirse como una enorme depresión aluvial de 140.000 km<sup>2</sup>, formada por un mosaico de praderas periódicamente inundadas, ríos y meandros bordeados por densa vegetación riparia, lagunas y vegetación de cerrado (floresta seca).

medio ambiente serían devastadores no sólo para la fauna y flora autóctona, sino que además afectaría a las actividades económicas de la región, tanto la ganadería como la agricultura, ya que reduciría la capacidad productiva de los suelos. Asimismo las subidas de los ríos, aguas abajo del Pantanal, serían mucho mayores y más rápidas, lo que implicaría, no solo la inundación de grandes áreas y con ello la debida evacuación de las zonas, sino que también se producirían importantes sequías en la región.

De acuerdo a Levy (2001) –ex Secretario Ejecutivo del CIH–, se llevaron adelante diversos estudios relacionados con la Hidrovía, entre los que se destacan el Estudio de prefactibilidad técnica y económica realizado por diversas consultoras<sup>28</sup>. Entre las decisiones adoptadas en base a los estudios realizados, y con relación al impacto de la HPP sobre el Pantanal, Levy destaca la redefinición del alcance de las obras de dragado a encarar, adoptando como premisa que para no afectar la biodiversidad de aquella zona –ambientalmente muy sensible– en el tramo comprendido entre Puerto Cáceres y Corumbá las embarcaciones deberían adaptarse a las condiciones del río. También se resolvió darle elevada prioridad a la ejecución de las obras de dragado y balizamiento a realizar entre Puerto Quijano, Corumbá y Santa Fe, debido a que, según aquellos informes, en ese tramo la Hidrovía prácticamente no genera efectos ambientales negativos y presenta beneficios en los rubros económico, social y también ambiental.

A pesar de los informes elaborados por las diferentes consultoras que aseguran una afectación mínima en caso de llevarse adelante las obras preestablecidas, no queda claro que impacto tendrán en la región ya que el contenido de cada uno de ellos es parcial y el acceso a estos informes no es público.

Por su parte, el informe *Visión de Negocios* de la HPP (Koutoudjian, 2007: 207), da cuenta del desecamiento de algunos de los bordes del Pantanal, debido a la expansión de las fronteras agropecuarias, problema éste último que a criterio del consultor también po-

<sup>28</sup> Entre las consultoras que elaboraron el Informe, Levy destaca a la consultora Conarsud (Argentina) e Internave (Brasil); el Estudio de factibilidad técnica y económica del mejoramiento de las condiciones de navegación de la Hidrovía, realizado por el Consorcio Hidroservice–Louis Berger–EIH (financiamiento B.I.D.); la Evaluación del impacto ambiental del mejoramiento de la Hidrovía, realizado por el Consorcio Taylor–Golder–Consular–Connal (financiamiento B.I.D.); el Sistema de información de la Hidrovía (financiamiento FONPLATA–ALADI).

dría presentarse en el sur de Paraguay, en los Esteros del Iberá y en algunas zonas del Valle del Pilcomayo.

En este sentido y además de los problemas ambientales anteriormente mencionados, Koutoudjian (2007) identifica otras dificultades socio-ambientales en relación a diferentes variables, tales como:

**a) Aspectos relacionados con los recursos hídricos:** entre los que incluye a inundaciones por desbordes de los grandes ríos; carencia de agua potable de red; contaminación de cauces de agua superficiales y subterráneos; stress hídrico regional; desvíos de aguas de grandes ríos; sedimentación de ríos con desbordes e inundaciones; sobreexplotación del Acuífero Guaraní; lavados de suelos; y desecamiento de zonas pantanosas.

**b) Aspectos relacionados con la biodiversidad:** deforestación masiva de bosques nativos y pérdida de biodiversidad por ampliación de la frontera agropecuaria.

**c) Aspectos relacionados con la producción primaria:** falta de rotación de cultivos; disposición final de residuos sin tratamiento; población migrante de escaso arraigo; excesivo uso de fertilizantes e insecticidas en la agricultura; y minería y sus impactos.

**d) Aspectos relacionados con los impactos de las grandes obras de infraestructura:** relocalización de población por grandes obras de infraestructura; derrocamiento de terraplenes y puentes en rutas y ferrocarriles en zonas de montaña; impacto por la construcción de gasoductos y oleoductos; mitigación de impactos ambientales de rutas pavimentadas y electroductos regionales; y cuidado a la depredación de la fauna ictícola de los grandes ríos y zonas pantanosas (Pantanal, Iberá, entre otros).

Al respecto, el consultor recomienda implementar un Sistema de Monitoreo Ambiental Multinacional<sup>29</sup> (Koutoudjian, 2007), ya que la gestión ambiental se encuentra dispersa –depende de cada una de las jurisdicciones nacionales–, lo que trae aparejado, entre otras consecuencias, que sean aplicables distintos estándares de protección ambiental; se carezca de diagnósticos globales acerca de la problemática que en este aspecto acarrea la HPP, y por lo tanto se encuentre

<sup>29</sup> Tal el implementado para el monitoreo de la planta Botnia situada en territorio Uruguayo a los márgenes del Río Uruguay. Para más información véase “Acuerdo del monitoreo conjunto de Botnia.” 15 de Noviembre de 2010 En [http://www.argentina.ar/\\_es/pais/C5468-acuerdo-del-monitoreo-conjunto-de-botnia.php](http://www.argentina.ar/_es/pais/C5468-acuerdo-del-monitoreo-conjunto-de-botnia.php)

ausente un tratamiento y solución de las mismas ante la falta de coordinación, lo cual a su vez implica carencia de sistematicidad.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que la realidad institucional vinculada a la administración del recurso hídrico difiere en los 5 países. En Brasil, Bolivia y Paraguay la administración de los recursos hídricos es responsabilidad de instituciones especializadas vinculadas a los Ministerios del Ambiente, mientras que en Argentina y Uruguay son instancias vinculadas a los ministerios de infraestructura. (OEA, 2006)<sup>30</sup>.

A pesar de lo declarado por las fuentes oficiales en cuanto a los beneficios que traerá a la región la HPP del modo en que está planteado el programa, lo cierto es que se propone funcionar como un corredor para la extracción de productos primarios, en especial soja y sus derivados<sup>31</sup>, estimándose que las principales cargas a transportar serán granos, representando estos alrededor del 70% del total de los productos transportados (Stancich, 2006), para ser exportada hacia los grandes centros internacionales de consumo de manera barata y expedita. De acuerdo a la Secretaría de Transporte Argentina, los análisis *“indican que la soja y sus derivados son los productos más importantes en volúmenes a transportar por la Hidrovía, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada es mucho mayor que el de subida, a razón de cuatro veces más. El tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles –80% del total–”*<sup>32</sup>.

La producción de soja en la región, acarreará la “sojización”, que traerá aparejada un empobrecimiento del suelo, en razón de la falta de rotación agrícola en establecimientos pequeños, también impactará de manera decisiva al perderse la productividad de aquel, y probablemente expulsará mano de obra –aunque este hecho aun no está debidamente medido–. Estos efectos ya se manifiestan en Chuquisaca, el centro de Paraguay, el Chaco argentino, y en la región al oeste de San Pablo y de Santa Catarina (Koutoudjian 2007: 209). A

<sup>30</sup> En septiembre de 2001, durante el IV Diálogo Interamericano sobre Gestión de Aguas que tuvo lugar en la ciudad de Foz de Iguazú (Brasil), se realizó una reunión técnica en la que participaron representantes de los cinco países firmantes del Tratado de la Cuenca del Plata. En esta reunión se concluyó que era necesario llevar adelante una iniciativa para el manejo integrado de los recursos hídricos de la Cuenca del Plata. La misma sería promovida en el marco del CIC (OEA, 2006)-

<sup>31</sup> De 5800 millones de toneladas en 1997, pasaría a alrededor de 13.500 en el año 2020 (INTAL, 1996).

<sup>32</sup> En [http://www.sspvyn.gov.ar/hvia\\_info.html](http://www.sspvyn.gov.ar/hvia_info.html) Fecha de consulta 23/10/10.

la vez, el “*efecto soja*”, en aras de aumentar la productividad, produce contaminación por exceso de uso de fertilizantes e insecticidas con gran perjuicio de la población, impactando además en algunos lagos como el de Yacyretá y de Salto Grande.

De acuerdo con Koutoudjian (2007: 220), aun cuando la previsión sobre la evolución de los principales cultivos sea incierta, puede adelantarse que los incrementos en la producción se darán fundamentalmente por los cambios en los usos del suelo y por el crecimiento de los rindes por hectárea<sup>33</sup>.

Desde el punto de vista ambiental, si bien el transporte hidroviario requiere un menor consumo de energía por carga y de acuerdo a la información oficial de la HPP solo necesita “*un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento), debido a sus condiciones naturales de navegabilidad*”, lo cierto es que –de acuerdo a los especialistas–, el impacto no sería tan bajo como está previsto. Empero, al no poder contar con los estudios de impacto ambiental realizados, no puede aseverarse que se contemplan en toda su dimensión los efectos que esta obra acarreará a la región.

Por lo expuesto, y aun cuando se logre un efecto dinamizador del comercio, no queda claro que esto redunde en mayores niveles de empleo en un grado que justifiquen los perjuicios al entorno natural, ya que como lo advierten los expertos, aparecería como una obra meramente vinculada a la exportación de bienes primarios. Conforme a ello, se necesitaría también proyectar la creación de polos de producción industrial que le otorguen valor agregado a las materias primas y propicien el intercambio intra-industrial de nuestros países y regiones, creándose así una mayor demanda de mano de obra, entre otras.

Finalmente, no puede soslayarse que gran parte de la AIHPP necesita infraestructura que mejore las condiciones de vida de la población. A esos fines, debe recordarse que las políticas de desarrollo local impuestas desde los poderes centrales en materia de descentra-

<sup>33</sup> Así, observa el consultor, que la competencia sobre el uso del suelo en la región se debate entre tres destinos principales: por un lado la producción sojera, cuyos precios y demanda mundial sigue en alza, lo que mantiene la presión sobre el sector agropecuario latinoamericano –acentuada por el posible uso como biocombustibles–; por otro, la producción de caña de azúcar, que aparece como un límite a la expansión sojera tanto en Argentina, como en Uruguay y Brasil –a su vez también sobrevalorados por su utilización como biodiesel y alconafta–; finalmente, la producción forestal, vinculada a la industria de la producción de la pasta de celulosa y el papel.

lización, han sido un fracaso ya que no hubo correlato entre aquellas y fondos públicos. Funda lo anterior el hecho que la HPP es un instrumento surgido de la decisión del poder central, que ya está demostrando tener fuertes impactos en el desarrollo local de las comunidades ribereñas de los países que tienen costas sobre la misma.

### **Reflexiones Finales**

Lo anteriormente expuesto lleva a las siguientes conclusiones: En primer lugar la aplicación de la Teoría Tridimensional del derecho nos ha permitido analizar de una manera adecuada la relación que existe entre el ambiente y el comercio.

De lo anterior se desprende que el resguardo al medio ambiente si bien no es un tema novedoso, en relación a que el GATT de 1947 ya lo contemplaba en su Artículo XX, lo cierto es que pese al avance que ha tenido esta disciplina no se observa en los Acuerdos Comerciales analizados su incorporación en cláusulas operativas, sino que solo se mencionan de manera general en sus preámbulos.

En segundo lugar, la relación comercio-ambiente es de por si contradictoria, respecto a que la predominancia de uno de los términos binomio, disminuye o restringe al otro, empero la mayor dificultad que se presenta es encontrar un equilibrio entre ambos.

En tercer lugar, en relación a los Acuerdos típicos celebrados en el marco de la ALADI por los países del MERCOSUR con otros terceros Estados también miembros de aquella, se desprende que estos no presentan cláusulas de resguardo del ambiente; si en cambio lo hacen aquellos que celebrados en los términos del Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980, que expresamente así lo prevé, tal como el AAP.A14TM80 N°5.

En cuarto lugar resulta patente que los procesos de integración no solo se constituyen tras la entrada en vigencia del Acuerdo sino que además es necesaria la instrumentación de políticas comunes – o no– tendientes a esos fines. En ese sentido las obras de infraestructura facilitarán los intercambios comerciales –ahorrando tiempo y dinero– en pos de lograr cumplir los objetivos preestablecidos en sus cláusulas. Desde ésta perspectiva, las relaciones económicas entre el MERCOSUR y Bolivia expresamente establecidos en el ACE N° 36 han ido mas allá de la constitución de una de zona de libre comercio, al celebrar el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra que prevé un régimen propio que favorece el desarrollo, la modernización y la eficiencia de las operaciones de navegación y transporte comercial de la HPP.



En quinto lugar y desde un punto de vista jurídico institucional, sería deseable la introducción de normas ambientales comunes más exigentes que las actuales, con el objeto de crear un marco referencial en aras de poder armonizar los regímenes jurídicos ambientales nacionales, con el fin de lograr un mayor cuidado del entorno, apoyados en la validez de normas regionales acordes con los principios de protección universal. En lo que a la gestión y cuidado de los recursos naturales se refiere, existe una notable falta de coordinación. En este sentido el modelo de integración intergubernamental que tenemos se acerca más a un escenario de apertura comercial que a un panorama de conformación de un bloque de integración articulado<sup>34</sup>, lo cual permite y fomenta el comportamiento de los países de la región caracterizado por estar más preocupados en desplegar sus estrategias individuales de inserción internacional, que por la coordinación –en cualquier orden– de políticas.

Respecto a la IIRSA –que contempla la construcción de la HPP–, se trata de una iniciativa creada conforme a la teoría del “Regionalismo abierto”. Por lo tanto, el cúmulo de proyectos que se proponen realizar, apuntan a abastecer a los mercados internacionales necesitados de materias primas sin contemplar los efectos en el entorno natural y social, ni avocarse a resolver la problemática de pobreza y desigualdad que aqueja a la región.

En sexto lugar, y en relación a la HPP, debe afirmarse que la navegación de convoyes –de entre 15 y 20 barcasas– de manera permanente y a lo largo de su extensión, no sería compatible con las condiciones naturales de los ríos, menos aún en los tramos ubicados en regiones de llanuras como los involucrados en el proyecto. La dinámica propia de los ecosistemas fluviales permite disipar la energía hidráulica en forma muy eficiente, disminuyendo la erosión de las márgenes, que se vería alterada con las obras de infraestructura previstas para la HPP.

Asimismo, las obras proyectadas pueden ocasionar un impacto directo que no parecen estar dimensionadas correctamente. No existe un EIA –*ex ante*, concomitante al proyecto, ni *ex post*– que analice las consecuencias que la intensificación del comercio traerá aparejada a la región, lo cual puede plantear grandes inconvenientes al entorno. Asimismo, existe una falta de información precisa sobre las evaluaciones ambientales.

En séptimo lugar, puede sostenerse que la extensión de la fron-

<sup>34</sup> Para mayor profundidad, ver Mellado (2009), Miranda (2009).

tera agropecuaria –centrada en la producción de soja– presenta por sí sola desafíos para minimizar el impacto sobre el suelo y el agua.

Aun así, no puede dejar de admitirse que la construcción de la HPP presenta efectos positivos en atención a los beneficios que podría reportar. Así, el transporte fluvial es –en relación con transporte ferroviario y el carretero– el más favorable en términos de eficiencia energética, lo que permitiría una mayor movilidad de mercancías dentro de la región integrada. También que la HPP es un mega proyecto que incluye no sólo las obras sobre los ríos –de dragado, balizamiento, de mejora portuaria, entre otros– que son las que presentan una mayor reticencia en cuanto al resguardo ambiental, sino que además se encuentra contemplado en el proyecto de la construcción de obras ferroviarias y carreteras de gran importancia que impactarán en la región.

Por último, debe resaltarse que los reparos y llamados de atención respecto al impacto que tendrán las obras sobre el medio ambiente, implica que debería prestarse mayor atención, ello porque los recursos naturales en juego no son renovables por lo cual deberían buscarse nuevas soluciones amigables con el ambiente.

Como corolario de lo expuesto, puede afirmarse que los interrogantes siguen abiertos, así ¿es superior el beneficio que traerá la obra de la HPP en relación al daño ambiental?, y en especial, ¿Quiénes serán los beneficiados de este proyecto?.

## **Bibliografía**

### **Fuentes primarias**

- ACE N° 35 celebrado entre los miembros del MERCOSUR y Chile.
- ACE N° 36 celebrado entre los miembros del MERCOSUR y Bolivia.
- ACE N° 58 celebrado entre los miembros del MERCOSUR y Perú.
- ACE N° 59 celebrado entre los miembros del MERCOSUR y Ecuador, Colombia y Venezuela.
- Acuerdo de Marrakech por el que se crea la OMC de 1994.
- Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT en inglés) de 1947.
- Acuerdo sobre Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la OMC.
- Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC.
- Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático del año 1992.
- Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo del año 1992.
- Tratado de Asunción de 1991 por el que se constituye el MERCOSUR.

- Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN o NAFTA en inglés).
- Tratado de Maastrich de la Unión Europea del año 2007.
- Tratado de Montevideo de 1980.

### Fuentes secundarias

- ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) (2003), *Informe de seguimiento de las actividades sobre la Iniciativa para la integración de la Infraestructura regional Sudamericana (IIRSA)*, Doc. ALADI/SEC/di 1761, junio, Montevideo, Uruguay.
- CÁCERES Carlos (2010), *Los estudios en la hidrovía buscan la preservación del Gran Pantanal*, en Diario ABC Digital 1/03/10, Asunción, Paraguay.
- CEPAL (Centro de Estudios para América Latina y el Caribe) (2010), *Crisis originada en el centro y recuperación impulsada por las economías emergentes*, Documento Informativo CEPAL/ONU, Mayo.
- CERVANTES Torre-Marín, GEMMA SABATER PRUNA M., ASSUMPTA CAYUELA MARÍN Diana, XERCAVINS VALLS Xavier (2005), *Desarrollo sostenible*, UPC. Noviembre.
- CHALAR MARQUISÁ Guillermo (2010), *La hidrovía Paraná-Paraguay: un proyecto de alteración de los ecosistemas naturales a gran escala con imprevisibles consecuencias*, en <http://limno.fcien.edu.uy/publications/hidrovía.html>. Consulta realizada el 8/10/10.
- COLBY M.E. (1990), *Environmental Managment in Development: the Evolution of Paradigms*, World Bank Discussions Papers N° 80.
- CE (Comisión Europea) (2007), *MERCOSUR-UE: Documento Estratégico Regional 2007-2013*, Doc. E/2007/1640, agosto.
- DE MIGUEL Carlos - NUÑEZ Georgina (2001), *Evaluación ambiental de los acuerdos comerciales: un análisis necesario*, En Revista N°41, Serie Medio Ambiente y Comercio, CEPAL, División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos, Santiago de Chile, Agosto.
- ESCUDER LEIRA Diego (2001), "El MERCOSUR y los Principios de Winnipeg", En VON MOLTKE Honrad - RYAN Daniel editores, *Medio Ambiente y Comercio: El caso de MERCOSUR y los Principios de Winnipeg*, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sustentable, División de Medio Ambiente, Washington DC, enero.
- GROOSSMAN G.A. - Krueger A.B. (1991), *Environmental Impacts of North American Free Trade Agreement*, NBER Working Paper N°3914, Noviembre.
- HALAJCZUK Bochan - MOYA DOMINGUEZ, María (1972), *Derecho Internacional Público*, Ed. TEA, Buenos Aires.
- INFORME BRUNDTLAND (1987), *Nuestro futuro común*, Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y El Desarrollo, Oxford University Press.
- IIRSA (Iniciativa para Integración de la Infraestructura Regional Sudame-

- ricana) (2009), *Planificación Territorial Indicativa: Cartera de Proyectos IIRSA 2009*, Sección III, Eje Hidrovía Paraguay - Paraná. En <http://www.iirsa.org>. Consultado el 25/10/10.
- KOUTOUDJIAN Adolfo (2007), *Visión de Negocios del Eje Hidrovía Paraguay - Paraná. Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Actualización 2007*, IIRSA, Buenos Aires, Argentina.
  - LEVY Daniel (2001), "La Hidrovía Paraguay-Paraná" *Exposición del IV Coloquio Portuario Andino Santa Cruz de la Sierra, 29 y 30 de octubre*. Sitio oficial de la Comunidad Andina.
  - MACARIO Carla (1998), *Chile: de las políticas de subsidio a las exportaciones, a las políticas de desarrollo de la competitividad*, En Integración & Comercio N° 4-5, BID-INTAL.
  - MELLADO Noemí B. (2009), "La Integración Sudamericana" en *MERCOSUR y UNASUR ¿Hacia dónde van?*, Noemí B. Mellado editora, Lerner Editora SRL. Instituto de Integración Latinoamericana.
  - MIRANDA Juan I. (2009), "La pertenencia regional de Argentina, Brasil, y Venezuela", en *MERCOSUR y UNASUR ¿Hacia dónde van?*, Noemí B. Mellado editora, Ed. Lerner, Córdoba, Argentina.
  - MIRANDA Juan I. - RAMÍREZ Lautaro M. (2010). "Comercio y gobernabilidad en el MERCOSUR. Atomización del régimen jurídico de las relaciones comerciales entre los miembros del MERCOSUR. ¿Simple intención o mera distracción?", en *Gobernabilidad e Instituciones en la Integración Regional*, Noemí Mellado Editora, Ed. Lerner, Córdoba, Argentina.
  - ODM (Objetivos del Desarrollo del Milenio) (2010), *Avances en la Sostenibilidad Ambiental del Desarrollo en América Latina y el Caribe*, CEPAL Naciones Unidas, Programa AZAHAR, AECID, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, España, enero.
  - OEA (Organización de Estados Americanos) (2006), *Marco Legal e Institucional*, Department of Sustainable Development - Organization of American States. En <http://www.oas.org/> Consultado el 2/10/11.
  - OMC (Organization Mundial de Comercio) (1999), *Special Studies 4: Trade and Environmental*, WTO publication, Autores: Hakan Nordstrom - Scott Vaughan, Suecia.
  - PEZZEY John (1992), *Sustainable Developments concepts: an Economic Analysis*, Banco Mundial. Washington DC.
  - PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el medio ambiente) (2005), *Manual de Medio Ambiente y Comercio*, 2° Edición. Publicado por el Instituto Internacional para el Desarrollo Sostenible (IIDS). Impreso en Canadá.
  - RAMÍREZ Lautaro M. (2009), *Políticas públicas e instrumentos tendientes a la restauración ambiental dentro del MERCOSUR y de los miembros que lo componen*, en Revista Temas del Cono Sur, Dossier de Integración N° 57, Ed. MERCOSUR ABC, Marzo.
  - RAMÍREZ Lautaro M. (2008), *El seguro ambiental argentino para la*

*‘recomposicion’ del medio ordenada judicialmente. Análisis crítico del régimen legal*, En Revista de Derecho Ambiental N° 15, Ed. Abeledo Perrot, Julio/Septiembre.

- STNA (Secretaría de Transporte de la Nación Argentina) (2010), en línea: [http://www.sspvvn.gov.ar/hvia\\_info.html](http://www.sspvvn.gov.ar/hvia_info.html). Consulta realizada el 8/10/10.
- STANCICH Elba (2006), *La hidrovía Paraguay-Paraná, IIRSA, soja y el modelo de extracción de recursos*, En Prensa Proteger [www.proteger.org.ar](http://www.proteger.org.ar), Santa Fe, 7 noviembre. Consulta realizada el 8/10/10.
- VAILLANT Marcel (2009), *Problemas principales de la integración y el desarrollo de la infraestructura física en América del Sur*, Material del Taller de Capacitación “Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana”, Buenos Aires, Argentina, Septiembre.
- WALSH Juan Rodrigo – ORTIZ Eduardo y GALPERIN Carlos (2003), *Sostenibilidad Ambiental en el Comercio: Evaluación de los Impactos potenciales del ALCA. El caso de Argentina*, OEA – Foro Americano de Derecho Ambiental, EEUU.